Cartes de cyclabilité : définition, mode d'emploi

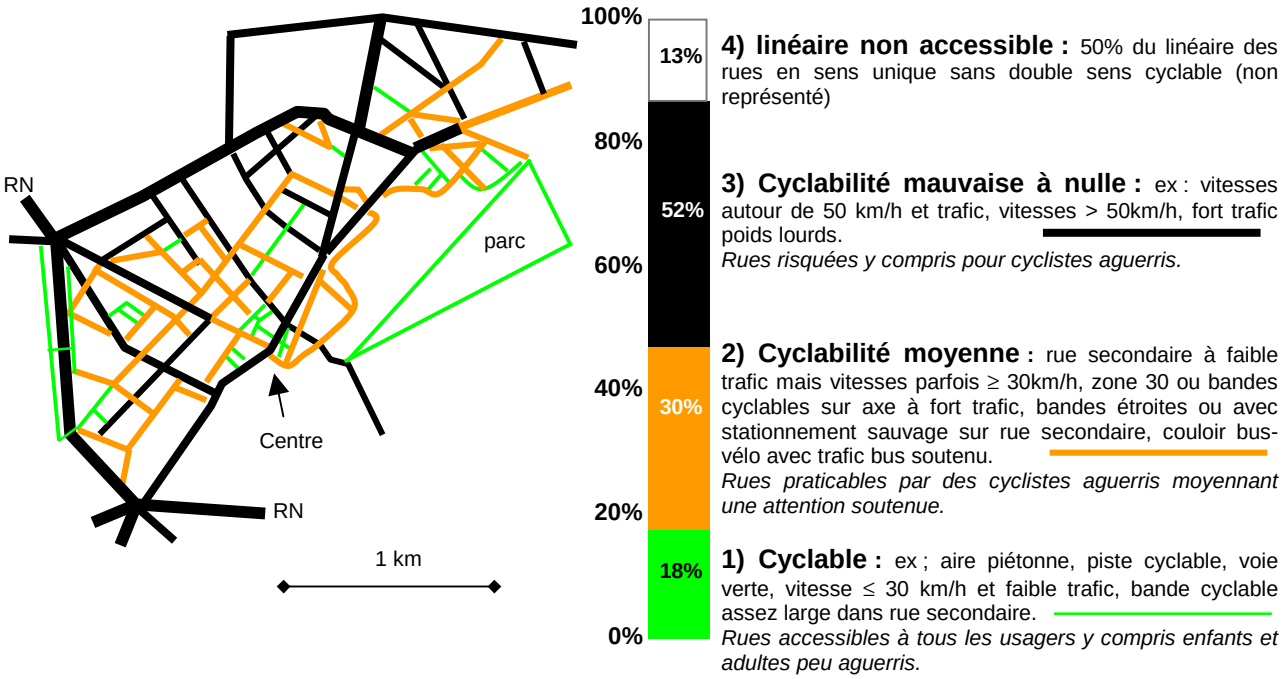

RN
parc
Centre
RN
1 km
100%
80%
60%
40%
20%
0%
13%
52%
30%
18%
4) linéaire non accessible : 50% du linéaire des rues en sens unique sans double sens cyclable (non représenté)
3) Cyclabilité mauvaise à nulle : ex : vitesses autour de 50 km/h et trafic, vitesses > 50km/h, fort trafic poids lourds.
Rues risquées y compris pour cyclistes aguerris.
2) Cyclabilité moyenne : rue secondaire à faible trafic mais vitesses parfois ≥ 30km/h, zone 30 ou bandes cyclables sur axe à fort trafic, bandes étroites ou avec stationnement sauvage sur rue secondaire, couloir bus-vélo avec trafic bus soutenu.
Rues praticables par des cyclistes aguerris moyennant une attention soutenue.
1) Cyclable : ex ; aire piétonne, piste cyclable, voie verte, vitesse ≤ 30 km/h et faible trafic, bande cyclable assez large dans rue secondaire.
Rues accessibles à tous les usagers y compris enfants et adultes peu aguerris.

Figure 1 *Carte de cyclabilité de Fontainebleau et définition des 3 niveaux de cyclabilité*

Point de départ

L'idée se situe dans le prolongement de l'enquête sur « La France du vélo » (Vélocité 94) qui proposait une méthode d'évaluation de la proportion de voiries cyclables des villes basée sur deux grands principes :

1. **100 % des rues doivent être cyclables, et ce dans les deux sens**,
2. **les zones 30 sont des aménagements cyclables**

La possibilité de quantifier les choses est en effet un outil redoutable dans les négociations avec les élus, que ce soit pour évaluer les progrès d'une politique cyclable ou pour se comparer à d'autres villes. Il restait donc à trouver un moyen de décliner cette méthode pour la rendre accessible aux associations, indépendamment du bon vouloir des élus et services techniques qui détiennent, du moins en théorie, les chiffres nécessaires à l'évaluation.

Une évaluation par l'usager

Un avantage de l'évaluation par l'usager est de pouvoir prendre ses distances par rapport au décompte « administratif » des aménagements ; il existe par exemple des « zones 30 naturelles » tout à fait cyclables bien que non classées comme telles et à l'inverse des « zones 30 » munies de simples panneaux et non respectées…

Plusieurs degrés de cyclabilité

Il est apparu également nécessaire de distinguer les rues accessibles à tous et en particulier aux enfants et débutants (**niveau 1 : *Cyclable***), de celles accessibles aux cyclistes confirmés capables de prendre leur place et de déchiffrer la circulation, pour qui la plupart des rues secondaires sont tout à fait accessibles moyennant une attention soutenue (**niveau 2 : *Cyclabilité moyenne***).
Par exemple une bande cyclable sur un axe lourd, surtout si elle est étroite et squattée par du stationnement, ou un couloir bus-vélo avec un certain trafic, ne semblent pas véritablement cyclables pour des enfants commençant à circuler de manière autonome (fin de primaire, début collège).

Un outil pour communiquer

La première utilisation de cette méthode consiste à affecter un code couleur à chaque rue en fonction de sa cyclabilité et de créer des cartes de type « plan des pistes de ski » qui permettent de visualiser facilement si l'on a affaire à une ville facile ou réservée aux cyclistes amateurs de sensations fortes, de mettre en évidence les continuités et coupures, etc.
On rend ainsi visible le vécu de la ville par les cyclistes, de manière simple et accessible à des élus non cyclistes, pour qui les explications classiques ne semblent pas suffisantes pour comprendre nos problèmes. Nous avons pour cela adopté un code à 3 couleurs :

- **vert** pour ***Cyclable***,
- **orange** pour ***Cyclabilité moyenne***
- **noir** pour ***Cyclabilité mauvaise à nulle***

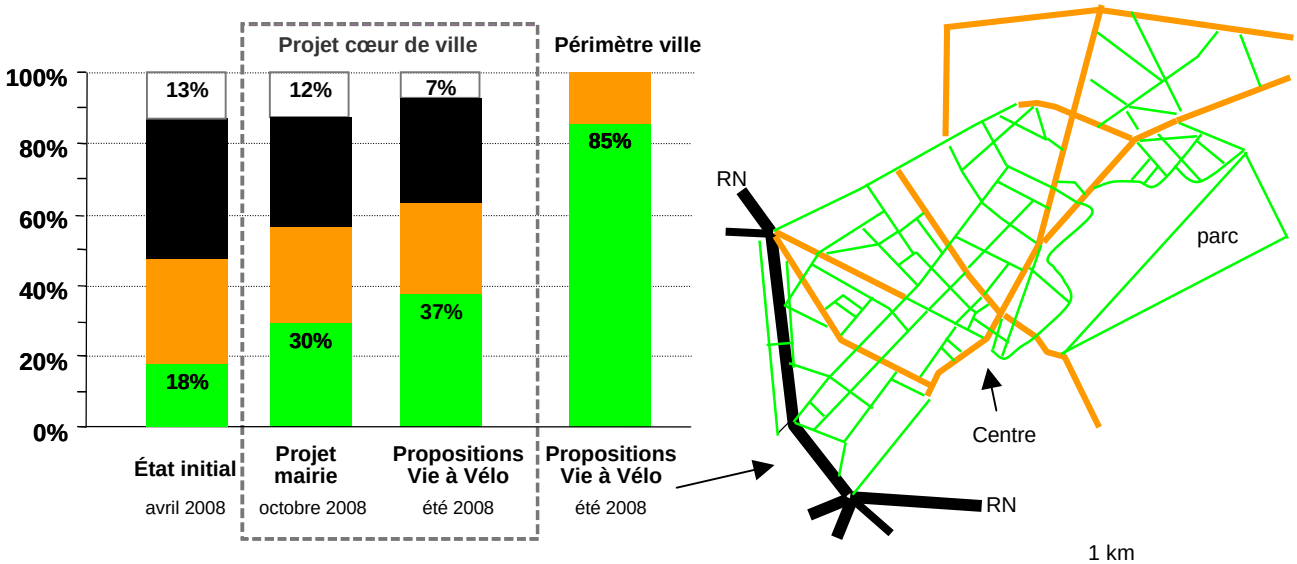
Nous avons aussi testé une échelle à 5 niveaux permettant de diviser les niveaux 1 et 3 en deux sous- catégories, mais il semble que pour des présentations aux élus les 3 niveaux suffisent pour faire passer les principaux messages.
Une quatrième catégorie mesure le **linéaire inaccessible pour cause d'absence de double sens cyclables**.

Un outil d'évaluation

Ce chiffrage en linéaire de rues cyclables permet de distinguer assez fidèlement une ville apaisée d'une ville routière mais la position des rues dangereuses, l'existence de carrefours dangereux ou au contraire de traversées sécurisées ne sont pas chiffrés bien qu'ayant des impacts majeurs. On peut toutefois marquer ces points sur les cartes pour l'analyse qualitative.

Toujours est-il que pour une ville donnée **la méthode permet de mesurer les progrès**. Par exemple nous nous sommes livrés à l'évaluation des progrès que pourrait apporter le projet de requalification du centre-ville de Fontainebleau ; celui-ci concerne le cœur de ville (zone d'environ 0.5 km²) et les premières orientations d'octobre 2008 prévoient la création de zones 30, zones de rencontre et d'aires piétonnes qui permettraient de passer de 18 % de linéaire cyclable à près de 30 % et même 37 % si les doubles sens cyclables réglementaires ne sont pas oubliés.
L'exercice a donc permis de montrer que l**a mise en place des doubles sens cyclables permettrait d'augmenter sensiblement le linéaire accessible à peu de frais,** et d'autre part que le traitement du seul cœur de ville, bien que fortement symbolique, ne suffirait pas à rendre la ville cyclable. Enfin nous avons montré que **l'adoption du concept de ville 30 (boulevards à 50 km/h avec aménagements cyclables et quartiers à 30 km/h avec doubles sens cyclables) permettrait d'atteindre 85 % de linéaire cyclable.**

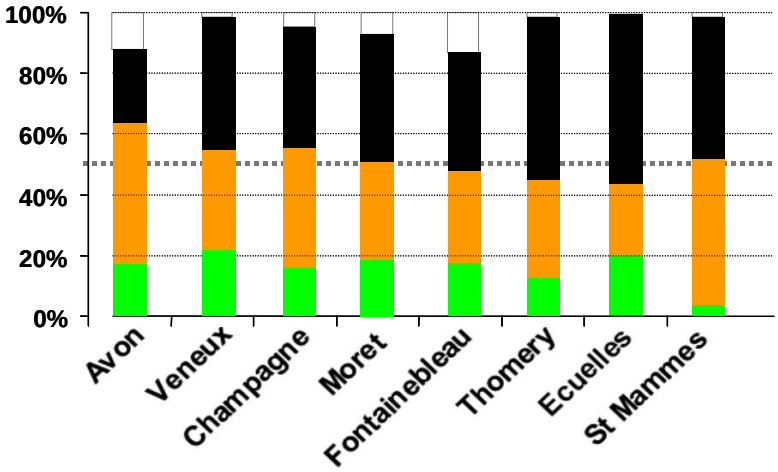
Figure 2 *Évaluation du projet cœur de ville et du passage en « ville 30 »*



* seules les voiries urbaines sont comptées, les impasses et autres allées de lotissements sont exclues

La comparaison de huit villes du secteur, avec les mises en garde précédentes, est également instructive ; malgré des morphologies et des tailles très diverses (de 1000 à 15 000 habitants, denses ou étalées, etc.) les résultats ne sont pas très dispersés : environ 15 à 20 % de rues sont cyclables et 50 % sont accessibles à des cyclistes confirmés.
Avon, la seule ville du secteur à disposer d'aménagements cyclables en nombre n'a finalement pas plus de rues cyclables que les autres, car les bandes cyclables des boulevards, étroites et squattées, ne sont considérées que comme accessibles aux cyclistes confirmés. Et la piste cyclable de 800 m desservant le collège, bien que très voyante, ne suffit pas à compenser l'important linéaire de rues secondaires ou la circulation n'est pas apaisée.

Figure 3 *Comparaison des niveaux de cyclabilité de huit communes du secteur de Fontainebleau*



En pratique avec GoogleMaps tm

S'il suffit d'un plan papier et de quelques surligneurs pour tracer une carte de cyclabilité, c'est la découverte de l'outil Google Maps tm qui a permis de passer à l'action de manière efficace. Cet outil permet en effet de tracer ses propres cartes en ligne, de travailler de manière collaborative, et surtout de calculer facilement le linéaire de chaque tracé. Seule la saisie des linéaires dans un tableur reste fastidieuse mais nul doute qu'un informaticien averti nous trouvera le moyen de le faire automatiquement ! La possibilité d'associer commentaires, photos ou vidéo à chaque tracé permet également de capitaliser et partager des relevés de terrain entre membres de l'association.

Figure 4 *Capitalisation et partage d'informations avec Google Maps tm*

Liens

- http://maps.google.fr
- les cartes de cyclabilité existantes
- discussions sur Cyclurba et Vélotaf
- didacticiel par Zigzag chez Vélotaf
- article en ligne sur http://avon.fubicy.org/cyclabilite/cyclabilite.htm

Patrice Nogues